

DOCUMENTATION

CRITERE VALIDATION DES VOLS SIMACARS

Dernière révision : 10/06/2018

CHG : Création

I. PRÉAMBULE

Il est rappelé que la validation des vols de la KKW Compagnie se fait dans un cadre de divertissement. Mais par un désir commun de réalisme, d'entraide et d'amélioration continue, tous les vols effectués au nom de la compagnie avec le tracker sont soumis à vérification afin de vérifier la qualité des vols de chacun et permettre de maintenir une qualité minimale demandée à toutes les compagnies certifiées IVAO.

Ce présent document regroupe les différents critères et éléments que doit prendre en compte toutes les personnes qui sont autorisés à valider les vols effectués par les pilotes. Il a été conçu après consultations des pilotes et approbation de l'administration.

Il s'agit du document de référence en cas de litige entre un pilote et son validateur.

Le validateur peut, s'il le souhaite et de façon exceptionnelle, être plus clément que ce document. Par compte, le validateur ne doit pas être plus contraignant, sauf autorisation motivée et écrite du service OSV et avis de l'Administration. Dans ce cas, le pilote en sera informé. Dans le cadre de procédures spéciales et/ou de NOTAM des dérogations spécifiques peuvent être appliquées.

Critère validation des vols SIMACARS	Version 1	10/06/2018	Page 1 sur 5
KKW Compagnie	Service OSV		

II. VALIDATEUR

Tous les membres de l'Administration et du service OSV ont d'office le titre de validateur.

Si le besoin se fait ressentir, les membres, sérieux, rigoureux et souhaitant s'impliquer dans le fonctionnement de la compagnie peuvent devenir validateurs après autorisation de l'Administration et avis du service OSV. Le nouveau validateur recevra une formation par un membre du service OSV.

Le validateur est tenu de signer par son prénom ou son trigramme tous les vols qu'il valide.

Le validateur ne peut pas valider ses propres vols. De même que les officiers ne peuvent prendre en charge leurs propres enquêtes.

Dans le cas où un vol nécessite la rédaction d'un rapport d'incident OSV et si le validateur est membre du service OSV, les mots « rapport OSV » devront impérativement être présents, suivis de la justification de cette demande. Si le validateur n'est pas membre du service OSV, la notion « en attente de relecture OSV » devra apparaître et le vol ne devra ni être validé, ni rejeté avant la dite relecture.

III. CRITÈRES

A. RAPPORT MANUEL

Les rapports manuels sont des rapports remplis à la main par le pilote lorsqu'un bug survient durant l'utilisation du tracker SIM ACARS ou lorsque le pilote oublie de lancer le tracker.

Ils sont utilisés de manière exceptionnelle et sont rendus possibles grâce à la confiance qui règne entre les membres de la compagnie.

Tout pilote abusant de cette confiance se verra lourdement sanctionné.

Le pilote devra apporter une attention particulière à la rédaction du temps de vol. Le temps attendu est un temps en heure décimal, c'est-à-dire qu'un vol durant une heure et trente minutes devra être marqué **1.5h**.

Critère validation des vols SIMACARS	Version 1	10/06/2018	Page 2 sur 5
KKW Compagnie	Service OSV		

Exemple : le vol de l'allumage moteur jusqu'à l'extinction moteur a duré 3 heures et 48 minutes.

Nous prenons les minutes que nous divisons par 60 : $48/60 = 0.8h$

Nous ajoutons le nombre d'heure, ici 3, ce qui nous donne 3.8h.

B. RAPPORT ACARS

Les rapports ACARS sont rédigés automatiquement grâce aux données saisies par le pilote et les données récoltées par le tracker de la compagnie.

A cause de mauvaises reconnaissances du tracker sur certains avions, les incidents suivants ne **sont pas pris en compte dans la validation des rapports**, mais peuvent faire l'objet de commentaire(s) du validateur :

- *Lights OFF Below FL100*
- *Lights ON Above FL100*
- *Landing & Landing Lights Off*
- Vol pause :
 - Dans le cadre d'un vol *hors-ligne*, la durée de la pause doit-être raisonnable ;
 - Si la pause est supérieure à 20 minutes dans le cadre d'un vol sur un réseau *en ligne*, le vol sera refusé et des sanctions peuvent-être prises par les superviseurs des réseaux en question.
- *Taxi & Taxi lights off*
- *Take off & light off*
- Mauvais réglage de l'altimètre au décollage/atterrissage
- Limite de vitesse (25kt au roulage, 250kt en dessous de FL100)
- Pas de beacon moteur(s) allumé(s) (ou bug)

Incident impliquant une remarque de la part du validateur :

Les incidents suivants sont **sanctionnés par un refus du rapport et la création d'un rapport d'incident** :

- Erreur dans l'aéroport de départ/destination :
 - En cas de déroutement volontaire : Le pilote devra rédiger un rapport d'incident et se signaler auprès du service OSV (voir partie *IV.Recours*) ;
 - Erreur manuscrite :
 - Vol événement : Le pilote devra se signaler auprès du service OSV (voir partie *IV.Recours*) ;
 - Vol hors événement : Avertissement. Deuxième fois : Refus + rapport OSV (les cases fausses seront corrigées manuellement) ;
 - En cas d'étape d'un tour IVAO/KKW : Refus du vol + refus du leg ;
- Crash, sauf ceux liés à une scène mal développée. Dans ce cas, le pilote devra en informer le service OSV le plus rapidement possible.

Critère validation des vols SIMACARS	Version 1	10/06/2018	Page 3 sur 5
KKW Compagnie	Service OSV		

- Erreur dans le choix de l'appareil (**dans le cadre d'un vol régulier uniquement**) : Avertissement. Deuxième fois : Refus + rapport OSV (les cases fausses seront corrigées manuellement).

Les incidents suivants **sont acceptés mais nécessitent un rapport d'incident** :

- Survitesse
- Transposition
 - Exception : si la transposition a lieu au sol, les moteurs étant éteints et avec justification de la part du pilote
 - Le cas échéant, le rapport d'incident est nécessaire
- Décrochage
- Ravitaillement supérieur à 10% (sauf ravitaillement **avant** démarrage des moteurs, même s'il faut éviter ces pratiques)
- Vitesse verticale d'atterrissage « supérieure » -600ft/min.
- Tracé de la route incohérente
- Courbe d'altitude incohérente

Concernant le tracé et la courbe d'altitude incohérente, une phase de dialogue sera d'abord entamée avec le pilote pour connaître les raisons de cette incohérence. Si le bug est avéré, le pilote est exonéré de rapport.

Les cas suivants permettent une **exonération de rapport** :

- Cas d'un atterrissage avec une vitesse verticale « supérieure » à -600ft/min (valeur en dessous de -600 ft/min) :
 - Appréciation du valideur en fonction du contexte ;
 - Causes connues et récurrentes.
- Tout bug signalé au service OSV (commentaire, mail, Message Privé, Mumble, ...)
 - En cas d'exonération, le pilote en sera notifié par le valideur dans le mail de validation.

Si plusieurs actions nécessitent la rédaction d'un rapport d'incident, l'officier OSV choisira l'évènement avec le plus d'impact pour le vol.

Critère validation des vols SIMACARS	Version 1	10/06/2018	Page 4 sur 5
KKW Compagnie	Service OSV		

IV. RECOURS

Tout recours devront être formulés dans un délai **de 8 jours à compter de l'envoi d'un commentaire de la part d'un validateur**. De façon écrite par mail (osv@kkw.fr), Message Privé (@Service OSV), ou de façon orale sur Mumble à un membre du service OSV.

Pour rappel, tout rapport d'incident doit-être envoyé via la plateforme adaptée sur notre site Web sous **15 jours à compter de la date de l'incident**.

Critère validation des vols SIMACARS	Version 1	10/06/2018	Page 5 sur 5
KKW Compagnie	Service OSV		